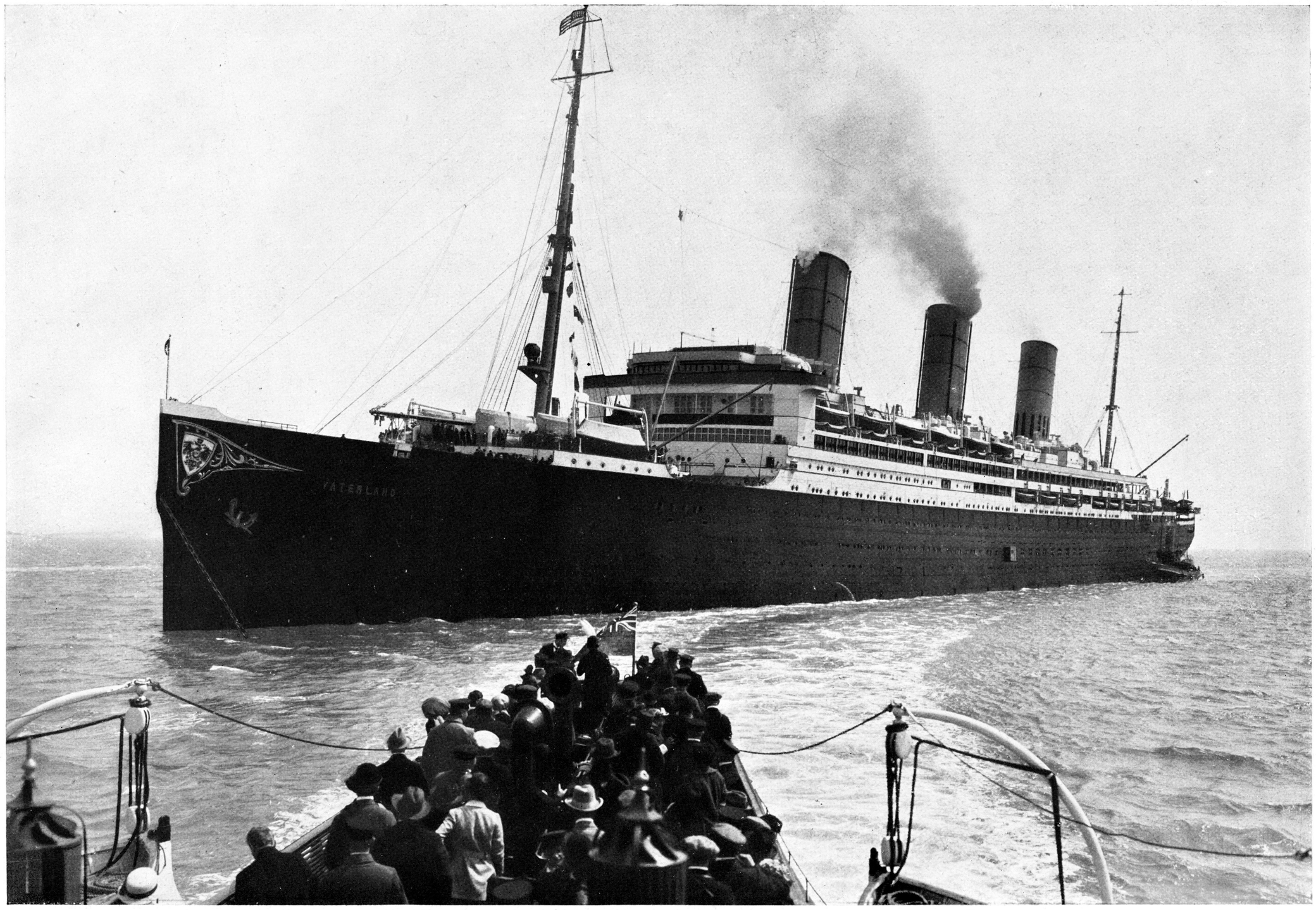


Vaterland auf der Reede von Southampton.

Vaterland,

der größte Dampfer der Welt,

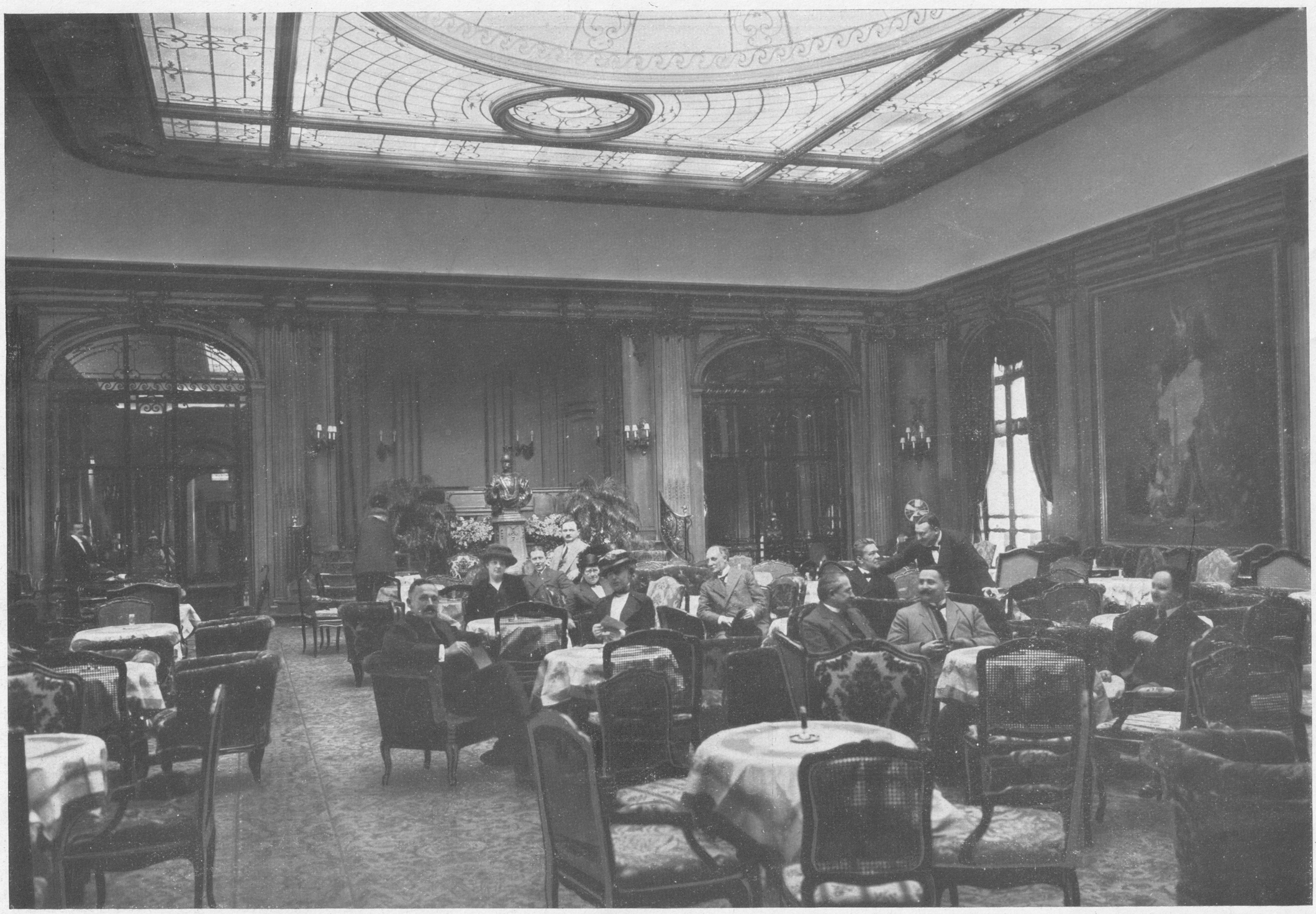
auf seiner ersten Ausreise nach New York

am 14. Mai 1914 von Hamburg, am 15. Mai von Southampton und am 15. Mai von Cherbourg.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ vom 3. Mai berichtet folgendes:

Als der Dampfer „Imperator“ vor etwa einem Jahre seine erste Ausreise antrat, stand man in Deutschland vor einer für Schiffbau und Schiffahrt neuen Epoche. Tausend Hoffnungen knüpften sich an dieses Ereignis, und gespannte Aufmerksamkeit begleitete die ersten Bewegungen des Goliaths der Ozeane. Er hat sie nicht betrogen. Mehr als eine volle Fahrtsaison liegt hinter diesem größten Schiff der Welt. Sein überragender Typ hat sich im Passagierverkehr vorzüglich bewährt, und zwar wesentlich deshalb, weil seine erstaunliche Riesenhaftigkeit nicht etwa eine entsprechende Erhöhung der Passagierzahl bezweckte sondern eine Vergrößerung der gewohnten Passagierräume und damit zugleich eine erhöhte Bequemlichkeit der Fahrgäste. Die Dampfer der „Imperator“-Klasse der Hamburg-Amerika Linie stellen ohne Übertreibung ein Ideal schwimmender Städte dar, die sowohl durch ihre maschinellen und wirtschaftlichen Einrichtungen, wie durch ihre luxuriöse und hygienische Wohnungsausstattung und ihre umfangreichen Sicherheitsmaßregeln den Ruhm hanseatischen Erfinder- und Unternehmergeistes an allen Weltküsten aufs neue befestigen werden. Der Schnelldienst elegantester Art, den sie ausführen sollen, wird dem verwöhnten Globetrotter zwischen Hamburg, Frankreich, England und New York als Hilfsmittel zur raschen, bequemen Abwicklung seiner Reisepläne sehr bald unentbehrlich sein. Denn wir Menschen im Zeitalter der Elektrizität sind ja so: gestern noch war der „Imperator“ für uns eine Sensation, ein Experiment, das wir ungläubig bestaunten. Heute wundern wir uns kaum mehr darüber, daß dieses Riesenschiff sich im Verlauf weniger Reisen schon die allgemeine Gunst des Publikums gewann und von allen Ozeanfahrern bevorzugt wird. Das muß so sein. Die „Imperator“-Klasse kam, ist da und steht nun an der Spitze unserer deutschen Handelsflotte. Ganz selbstverständlich erscheint uns das. Und wenn wir jetzt der Indienststellung des zweiten Ozeangiganten, der „Vaterland“, entgegensehen, so dürfen wir dieses Ereignis, ohne seine Bedeutsamkeit zu unterschätzen, doch im Gegensatz zur „Imperator“-Jungfernreise schon als so etwas wie eine schöne Selbstverständlichkeit auffassen, gleichsam als eine Bestätigung der Seetüchtigkeit und luxuriösen Behaglichkeit des neuen Hapagtyps, der fortan aus der Geschichte der Weltschiffahrt nicht mehr wegzudenken ist.

Ein modernes Schiff braucht keinen Fürsprecher. Es spricht für sich selbst. Wohl aber bedarf der Neuling einer kundigen Führung, sonst verirrt er sich zuerst in dem gewaltigen Netz von Sälen, Gängen und Kabinen. Denn dieses Riesenreich des allgemein Sichtbaren interessiert den Fahrgast zunächst. Vor allem möchte er in seine Kabine gelangen, um sich zu erfrischen und für die Fahrt vorzubereiten. Man begibt sich also zum Bureau des Oberstewards, das an einem breiten Vorplatz auf dem E-Deck — die einzelnen Decks auf der „Vaterland“ sind nicht mit Straßennamen, sondern, der bequemeren Übersicht halber, mit Buchstaben bezeichnet — gelegen ist, und befindet sich sofort mitten im neuzeitlichen Hotelbetrieb. Rechts der Gepäckschalter, links das Zahlmeisterbureau, wo man Geld wechseln und Wertsachen in Verwahrung geben kann, und neben den breiten Treppenaufgängen die elektrischen Fahrstühle, deren kleine Glühlampensignale aufleuchten und verlöschen. In einem dieser schwebenden edelholzgetäfelten Boudoirs geleitet uns der dienstfertige Liftboy bis zur Deckhöhe unserer Kabine. Kabine — das Wort erscheint klein. Die entzückende und geräumige, mit allen hygienischen und behaglichen Erfindungen neuzeitlicher Raumkunst ausgestattete Miniaturwohnung in diesem schwimmenden Wolkenkratzer hat mit der nüchternen, engen Schiffsbehausung, die man gemeiniglich Kabine zu nennen pflegt, eigentlich



Festsaal und Gesellschaftszimmer der ersten Kajüte.

nichts weiter als die Schlafgelegenheit gemeinsam. Und auch das kaum noch. Denn übereinander angebrachte Kojen gibt es in der ganzen ersten Klasse der „Vaterland“ nicht mehr. In weiß lackierten freistehenden Betten pflegt der Gast der Ruhe. Geräumige Schränke und Wäschekommoden aus Mahagoni-, Zedern- oder Eichenholz dienen zur Unterbringung der Kleidungsstücke; Schreibtisch, Toilettentisch und Chaiselongue, bequeme Armsessel und Waschtische mit fließendem Wasser und Fayencebecken, mit Spiegel und Glasplatten vervollständigen die Behaglichkeit dieser Reisewohnung, die jedoch nur den einfachen Typ der Kabinen erster Klasse darstellt. Man kann auf der „Vaterland“ weit eleganter reisen: wenn man z. B. die Luxuskammern mit Bad wählt; wenn man eins der zwölf Staatszimmer belegt, die Wohn- und Schlafzimmer, Bad, Duschen- und Kofferraum umfassen und mit von Künstlerhand entworfenem Mobiliar besonders anheimelnd eingerichtet sind; oder wenn man schließlich die lichtgetäfelten Kaiserzimmer bezieht, die an Luxus und Zweckmäßigkeit das Beste umschließen, was eine schwimmende Behausung überhaupt zu bieten vermag. Nur die schönsten Hotelwohnungen auf dem Festlande können sich mit solcher geschlossenen Zimmerflucht des Riesendampfers messen, denn zu der feinfarbigen Eleganz ihrer Salon-, Frühstücks- und Schlafräume fügt diese Seewohnung als entzückende Beigabe noch die Annehmlichkeit einer mit Blumen geschmückten Veranda, deren breite Fenster nicht etwa auf ein Promenadendeck, sondern direkt auf die offene See gehen, so daß sich der Reisende in diesem Privatwintergarten, fern vom Getriebe des übrigen Passagierverkehrs, tagelang der wunderlich-poetischen Stimmung hingeben kann, mitten auf dem Ozean, umgeben von dem höchsten Luxus eines komplizierten Hotelbetriebes, mit seiner Familie völlig allein zu sein. Der Gedanke birgt entschieden verträumte Reize, die auch auf den Erholungsbedürftigen ihre Wirkung nicht verfehlen dürften. Ob aber der also freiwillig Isolierte den Lockungen des Bordlebens auf die Dauer widerstehen wird? Allzu verführerisch winken die gedruckten Einladungen zu Bällen und Konzerten im großen Festsaal, zu kleinen Gastereien mit Freunden im Ritz-Restaurant. Am meisten Augenweide freilich bietet sich wohl dem Schaulustigen in dem in weiß-goldenen Farbenharmonien gehaltenen Riesenspeisesaal des Schiffes, unter dessen fröhlich-geselligen figürlichen Malereien, die das imposante Medaillon einer von ionischen Säulen getragenen Decke gefällig beleben, für mehr als 670 Gedecke Raum geschaffen wurde. Man speist in diesem großen Schiffssaal an kleinen runden und eckigen Tischen, während durch die hohen, architektonisch wirkungsvoll gegliederten Fenster breite Ströme goldenen Tageslichts hereinfließen oder viele Hunderte von Glasbirnen eine Fülle elektrischer Strahlen über allen verwirrenden Glanz der tafelnden Gesellschaft verstreuen. Und wenn das Essen vorüber ist, eilt alles den Aufzügen zu, um in den oberen Gesellschaftssälen ans fröhliche Ende der Unterhaltung den fröhlichen Anfang neu zu knüpfen.

Der verwöhnte Ozeanreisende kennt bereits seit Jahren auf See ein elegantes Gesellschaftsleben. Es wurde ihm unentbehrlich, und heute beansprucht er ohne weiteres die dazu erforderlichen Räumlichkeiten, ohne sich über den dabei entfalteten Luxus irgendwie zu wundern. Diesmal aber erwartet ihn eine Schöpfung, die selbst ihm, dem Vielverwöhnten, zum mindesten ein Wort der Überraschung abnötigen wird. Die Verteilung der Kesselschächte ist nämlich auf diesem Ozeanpalast neuartig angeordnet; während bisher bei allen Schiffen die Rauchfänge der Kessel in der Mitte hochgingen, sind sie hier seitlich hochgeführt und vereinigen sich erst über dem höchsten Deck zu einem einzigen, mächtigen Schacht, auf dem der Schornstein sitzt. Auf diese Weise wird dem entzückten Blick eine Flucht großartigster Gesellschaftsräume ungehindert freigelassen.

Wir sitzen im Ritz-Carlton-Restaurant. Dieser bis an die Decke mit Mahagoniholz und Nußbaumeinlagen getäfelte ovale Raum darf mit seinen Bronzegirlanden, den vielarmigen Wandleuchtern, den anmutigen Deckenmalereien und seiner ganzen harmonisch abgetönten Farbenstimmung wohl als eine der stil- und formfeinsten Sehenswürdigkeiten der „Vaterland“ angesprochen werden. Eine leise, schwingende Melodie klingt aus der Nische der Künstlerkapelle, und über blumengefüllte Kristallvasen schweift der Blick durch den anstoßenden, um einige Stufen tiefer gelegten Wintergarten mit seiner lichtdurchtränkten gärtnerischen Schönheit, gleitet durch eine monumentale Tür über einen weiten Vorplatz und dann, vorbei an dem prachtvollen Schmiedegitterwerk der mächtigen Hallentür, bis hin zur Konzertbühne der großen, mit Oberlicht versehenen Halle, in der die Stewards eben die schweren, weinroten Polstersessel beiseite schieben, um den Passagieren auf dem blanken Parkettspiegel einen regelrechten Ball zu ermöglichen. An die Halle gliedert sich dann noch die lauschige Bibliothek an, deren Einrichtung kostbare Gemälde und dunkle Lederpolster sehr anheimelnd gestalten. Kein Havannawölkchen wird sich in diese Symphonie von Weiß und Rot hinunterverirren, denn das in Eiche hellgetäfelte Rauchzimmer in flämischer Bauart befindet sich genau darüber; anderseits mag es häufig geschehen, daß sich hier oben seidenbeschuhte Füße der Traulichkeit des knisternden Kaminfeuers nähern und zierliche Gestalten mit schimmerndem Nacken in den schweren Ledersesseln altflämischer Behäbigkeit fast versinken. Für das Lesebedürfnis der Fahrgäste sorgt eine aus Tausenden von Bänden bestehende, sorgfältig ausgewählte Bordbibliothek, die in breiten, mit Glastüren versehenen Schränken in der Bibliothek Aufstellung gefunden hat.

Aber nicht nur dem Müßiggang, auch der Betätigung und der Bewegung der Passagiere wird auf diesem neuesten Dampfer weitgehend Rechnung getragen. Ist es schon an sich ein Vergnügen, durch hohe, luft- und lichtreiche, bildgeschmückte Treppenhäuser, über bequeme Stufen und geräumige, mittschiffs gelegene Korridore an Deck zu gelangen, so gewährt doch ein Morgenspaziergang auf dem herrlichen, zum Teil durch Schiebefenster gegen Wind geschützten Promenadendeck in staubfreier Seeluft die köstlichste Erfrischung. Noch rationellere Bewegung gestatten die zahlreichen Zander-Apparate in den Turnhallen, die gleichzeitig sämtliche Geräte für einfache Turnübungen enthalten. Unter den mannigfachen übrigen Annehmlichkeiten, die dem Fahrgast auf der „Vaterland“ zur Verfügung stehen, sei nur noch die Dunkelkammer für photographische Zwecke

Schreib- und Lesezimmer der ersten Kajüte.

hervorgehoben. Etwaiger Galanterie des Einzelnen wird durch Verkaufsläden mit frischen Blumen und Süßigkeiten aller Art weder Maß noch Ziel gesetzt.

Daneben wendet sich des Fahrgasts Interesse in hervorragendem Maße den Einrichtungen der Hygiene zu. Ein Schiff von den Dimensionen der „Vaterland" kann damit naturgemäß in bedeutenderem Umfange ausgerüstet sein als ein Fahrzeug geringeren Raumgehalts. Beinahe als etwas Selbstverständliches erscheint hier die große Anzahl öffentlicher Bäder, die Menge der den Einzelwohnungen beigeordneten Privatbäder und Duschen. Besondere Anziehungskraft dürfte aber auf der „Vaterland" das in gleicher Höhe mit dem großen Speisesaal gelegene Riesenschwimmbad ausüben, das, gleichsam ein Steingemälde in Blau-Weiß-Gold, mit seinen mächtigen Säulen, mit graziösen pompejanischen Fresken und Marmorbänken dem Passagier mitten auf hoher See die Wohltat eines sprudelnden Salzwasserbades ermöglicht. Eine derartige Schwimmbadanlage, die drei Deckshöhen beansprucht, läßt sich natürlich nur auf Dampfern allergrößten Stiles einrichten. Das Bassin, das für Schwimmer und Nichtschwimmer bestimmt ist, hat 12 Meter Länge, 6 Meter Breite und 3 Meter Tiefe. Mehrmals täglich wird es frisch gefüllt. Eine Füllung dauert 25 Minuten, wobei das Wasser zur Erzielung einer Temperatur von 20 bis 25° Celsius dem Kühlraum des Kondensators der Schiffsmaschinen entnommen wird. Außerdem ist für eine ständige Umwälzung des Wassers gesorgt, damit die Temperatur an allen Stellen des Bassins auf gleicher Höhe bleibt. Das geschieht durch Absaugung der an der tiefsten, d. h. kältesten Stelle des Bassins befindlichen Wassermengen, Weiterleitung dieses Wassers durch einen Vorwärmer und Wiedereinführung dieses so neu gewärmten Wassers durch eine Kaskade in das Bassin. Man sieht, daß die Bordschwimmhalle eine komplizierte und sinnreiche Anlage ist, die, so großartig und hygienisch wie auf dem neuen Hapagriesen „Vaterland", nur für die bevorzugtesten Ozeanfahrzeuge in Betracht kommen kann. Trotzdem ist ihre Einführung nicht nur als Zeichen einer hochgesteigerten Leistungsfähigkeit auf technischem Gebiete, auch nicht nur als eine neue Blüte internationaler Luxusansprüche, sondern zugleich und wesentlich als eine hygienische und gesundheitsdienliche Neuerung zu werten, die das moderne Ozeanschiff zu einem immer vollwertigeren Konkurrenten der Kurorte und Seebäder macht. Rund um den Hallenbau ziehen sich hinter gestickten Vorhängen die Ankleidekabinen hin, während in bunt ausgekachelten Räumen elektrische Lichtbäder und Wasserbäder der verschiedensten Art verabfolgt werden. Und wenn man sich dann nach einigen gymnastischen Übungen im Nebenraum auf bequemen Polstern hinlänglich der Ruhe gewidmet hat, so genügt noch eine kurze Visite beim Friseur, um wie neugeboren in den Gesellschaftsräumen zu erscheinen.

Hier sei gleich eine Bemerkung über die Lüftungs-, Beleuchtungs- und Heizungsanlagen des neuen Schiffsgoliaths eingeschaltet. Sämtliche Gesellschafts- und Wohnräume 1. und 2. Kajüte erhalten Zuluft durch Ventilatoren mit einem 20maligen Luftwechsel in der Stunde. Die Frischluft tritt entweder oben durch die Decke, oder in halber Höhe von den Wänden ein, während die schlechte Luft abgesaugt wird. Auch sind alle Kammern mit Zulufteinzelanschlüssen versehen. Thermotanklüftung und -heizung versehen die Räume des Zwischendecks mit kühler und im Winter mit warmer Luft. Für eine taghelle Beleuchtung an Bord sorgen fünf Turbodynamos, die 10000 feste elektrische Lampen und außerdem eine große Zahl beweglicher Tischlampen, Leuchter usw. mit Strom speisen, und selbst wenn diese Anlage einmal versagen sollte, wird das Schiff trotzdem hinreichend erhellt sein, und zwar durch einen für die Notbeleuchtung und die elektrischen Bootswinden auf dem obersten Deck in einem besonderen Raum aufgestellten Motordynamo, dessen Schaltungsanlage so einfach ausgeführt ist, daß sie im Falle der Not auch von ungeübten Personen ohne weiteres gehandhabt werden kann. Für sämtliche Kammern 1. Kajüte ist eine elektrische Heizung vermittels kleiner Öfen vorgesehen, deren Anschlußdose jederzeit eine Verbindung mit der vorerwähnten Lichtstromanlage des Schiffes gestattet und dadurch den wohnlichen Räumen eine behagliche Temperatur vermittelt. Im übrigen ist Dampfheizung vorhanden, die von den Passagieren selbst geregelt werden kann.

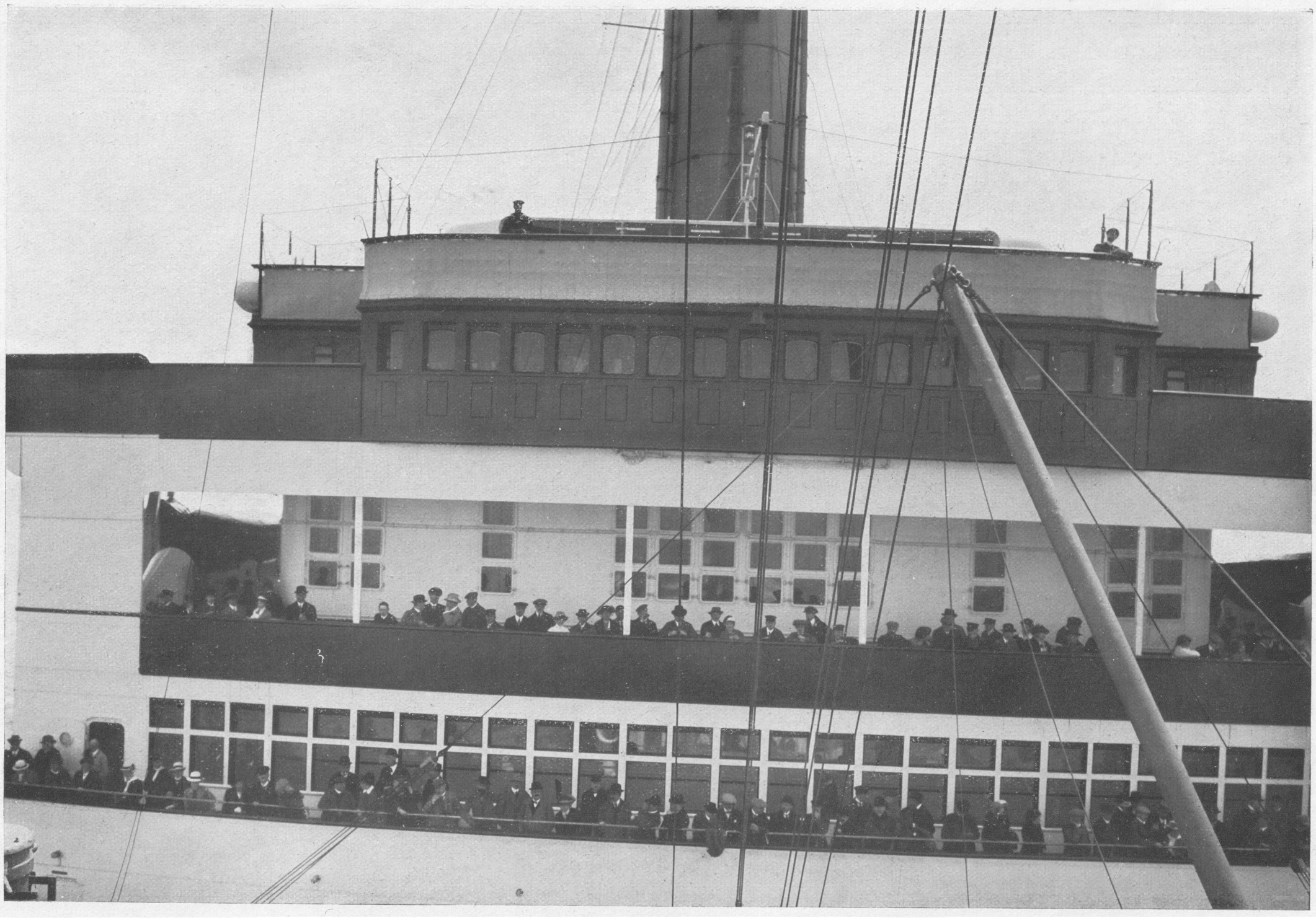
Vom Sichtbaren zum Unsichtbaren ist auf einem Ozeandampfer nur ein Schritt. Unmittelbar hinter den mit vergoldeten Arabesken gezierten Wänden der Speisesäle beginnt das Reich des ausgedehnten Wirtschaftsbetriebes. Alles, was sich dort unter den Händen der 350 Stewards, der Köche, Konditoren und Toastbäcker, der Zahlmeister, Proviantmeister und ihrer Untergebenen mit geräuschloser Selbstverständlichkeit vollzieht, bleibt dem Auge des Reisenden verborgen. Und doch wird es ihn gewiß interessieren, einmal einen Blick zu tun in die Bienentätigkeit der unteren Regionen eines schwimmenden Riesenhotels, in die mustergültige Sauberkeit und sorgfältige Raumausnutzung seiner Magazine und Küchen, seiner Klingelpantries, Grill- und Kühlräume. Tief im Hinterschiff der „Vaterland" sind die Räume für den Trockenproviant der Passagiere untergebracht, deren Fußböden durchweg mit Litosilo belegt wurden. Da gibt es gesonderte Abteile für Krämerartikel, andere für Brot, wieder andere für frisches Obst; die Rauchwarenkammer ist mit einem elektrischen Windmotor versehen. In der Kartoffelkammer lagern die zur einmaligen Hin- und Herreise des Schiffes erforderlichen 55000 Kilogramm Kartoffeln in riesigen Holzschotten. Die Weinkammern, die heizbar sind, enthalten für die erste Fahrt rund 8500 ganze und 5800 halbe Flaschen Wein. Dabei überwiegen bei weitem Rhein-, Mosel- und Saarweine mit 3500 ganzen Flaschen; ihnen folgen Bordeaux und Burgunder mit 2200 Flaschen und Champagnerarten mit annähernd der gleichen Zahl. Feurige Dessertweine sind mit 800 Flaschen vertreten, während reichlich dreimal so viel Vorrat an Likören und Spirituosen vorhanden sein wird. Auch an Konserven führt das Schiff erhebliche Mengen, darunter allein 4000 Dosen eingemachte Früchte, mit sich. Für die erforderlichen 1500 Pfund Kakes, Zwieback und Waffeln ist ebenfalls ein gesonderter Raum vorhanden. Der gesamte Proviant für Zwischendeck und Mannschaft wird im vorderen Unterschiff gelagert, wo auch noch ein großer Kühlraum für

Eins der großen Promenadendecks, die zur Verfügung der Reisenden erster Kajüte stehen.

mehrere 1000 Faß Bier vorgesehen ist. Während die Trockenprovianträume den gesamten Vorrat für Aus- und Heimreise, also für etwa 14 Tage, enthalten, werden die mit umfangreichen Kühl- und Luftanlagen versehenen Kühlräume des Dampfers jedesmal im Hafen neu gefüllt. Fleisch, Geflügel und Fische sowie Obst, Gemüse, Eier und Bier gelangen auch hier vollständig getrennt zur Aufbewahrung. Fliesen oder Klinker bedecken die Fußböden dieser Riesenspeisekammern, die für eine Reise von sieben Tagen u. a. 22000 Kilogramm frisches Fleisch, 48000 Eier, 12500 Kilogramm Gemüse und 15000 Liter Milch beherbergen müssen. Für durstige Kehlen ist mit 32000 Liter Faßbier, 7000 ganzen und 13000 halben Flaschen Mineralwasser hinreichend vorgesorgt.

Zwei elektrisch betriebene Aufzüge, die von den Provianträumen nach oben führen, befördern die hier aufgestapelten Vorräte nach Bedarf in die eigentlichen Wirtschaftsräume, die zwischen den großen Speisesälen eingebaut wurden und sich über die ganze Breite des Schiffes erstrecken. Dort stehen in der Küche die beiden mächtigen Doppelherde, an denen deutsche und französische Köche die Speisen zubereiten. Lange Wärmeschränke dienen gleichzeitig als Anrichte, Dampfkochkessel zu je 200 Liter Inhalt und drei Grillöfen beanspruchen eigene Abteilungen. Neben der Küche und mit dieser durch bequeme Zugänge verbunden, befinden sich die luftigen, hellen Räume für Schlachterei, Bäckerei, Konditorei und Kaffeeküche. Elektrische Toastöfen und elektrische Teigknetmaschinen erleichtern hier die Vorbereitung der Gerichte und Backwaren. Überhaupt spielt die Elektrizität in diesem modernsten aller schwimmenden Wirtschaftsbetriebe eine außerordentlich große Rolle. Das Brot wird auf elektrischem Wege geschnitten, der Kaffee elektrisch gemahlen. Schneeschläger, Kartoffelschäl- und Fleischhackmaschinen arbeiten mit elektrischem Antrieb, und wenn nach dem Gang der elektrischen Uhr die Buchweizenkakes in den Pfannen elektrisch fertiggestellt sind, legt sie der Koch auf elektrisch erwärmte Platten und schickt sie mit elektrisch geputztem Auflegebesteck in die Pantry. Diese sogenannten Klingelpantries in den einzelnen Decks sind für den Aufenthalt der Stewards bestimmt und enthalten Telephone, Speiseaufzüge, Rohrpostanlagen und Glühlampentableaus, deren aufblinkende Lämpchen jede in den Kabinen gewünschte Bedienung sofort anzeigen. Gleichzeitig mit diesen Lampen glüht auch in den Korridoren bei jedem Klingelanruf ein kleines rotes oder weißes Licht auf, das erst wieder erlischt, wenn der diensttuende Steward oder die Stewardeß den neben der betreffenden Kammertür befindlichen Abstellknopf berührt hat. Bevor also der Anruf einer der zahlreichen Klingelgruppen nicht erledigt ist, erlischt auch das Lichtsignal im Korridor nicht, eine praktische Einrichtung, die den Passagieren die rascheste Bedienung zusichert.

Es gibt Stunden, in denen der Reisende über dieser Weltstadt den Ozean um sich her völlig vergißt. Zunächst fehlt auf diesem Turbinendampfer das Geräusch und die leise Vibration der Schiffsmaschinen, das sehr empfindlichen Fahrgästen bisweilen unangenehm ist; ferner dürfte auch die ehedem so gefürchtete Seekrankheit für die meisten Passagiere zur Legende geworden sein, denn die bewährten, der „Vaterland“ mittschiffs eingebauten Frahmschen Schlingertanks erhöhen die ruhige Gangart des Schiffes außerordentlich. Aber auch hierüber hinaus fürchtet der Passagier den Ozean nicht mehr, betrachtet ihn nicht länger als feindliche Macht. Unausgesetzt weiß er sich von einem komplizierten Apparat erprobter Sicherheitseinrichtungen umgeben, die unsichtbar für seine Sicherheit bürgen, und mit deren rascher Handhabung ein wohlgeschultes Personal vertraut ist. Wallgänge im Vorschiff und der doppelte stählerne Boden schützen den Schiffskörper nach außen hin. Eine weitgehende Sicherung ist dem Dampfer außerdem durch den Einbau von Querschotten und einem Maschinenraumlängsschott mit pneumatisch-hydraulischer Schließvorrichtung für die Schottentüren gegeben, doch hat man noch hierüber hinaus vorgesorgt, indem man das Vorschiff bis über Wasser mit einer Kombination von wasserdichten Längswänden und wasserdichten Decks versah. Die gesamte Schottenanlage erstreckt sich bis weit über die Wasserlinie des vollbeladenen Schiffes hinaus, und der selbsttätige, hydraulische Verschluß der Türen, die die Schotten durchbrechen, wird durch Hebelbewegung von der Kommandobrücke aus in Sekunden reguliert. Die größten Schiffe der Welt sollen ja nicht nur die schönsten, sondern auch die sichersten sein, und da eine schwimmende Behausung von mehr als 5000 Menschen verhältnismäßig noch größerer Schutzmaßregeln bedarf als kleinere und in ihrem ganzen Betriebe weniger komplizierte Schiffe, so hat die Hamburg-Amerika Linie sowohl den „Imperator“, wie nun auch ihr neuestes Schiff, die „Vaterland“, weit über die Grenzen allgemein obligatorischer Gewissenhaftigkeit hinaus in vorbildlicher Weise gegen Feuersgefahr geschützt. Unter Hinzuziehung erster Feuersachverständiger und des technischen Stabes der Hamburg-Amerika Linie wurden die Dampfer der „Imperator“-Klasse zunächst im Sinne der für Landbauten geltenden Bestimmungen auf weitestgehende Feuersicherheit untersucht und alsdann mit neuen sehr interessanten Einrichtungen versehen, die bislang einzig dastehen. Sämtliche früher nur als Rauchschotten ausgeführten Eisenwände der Passagierdecks haben eine feuerfeste Verkleidung aus Rabitzmörtel bzw. Bimsdielenzement (Diatomolplatten) erhalten, die auf Drahtnetze vergossen oder als Platten angesetzt sind und die Eisenschotten von beiden Seiten umgeben. Mit solchen feuerfesten Wänden und Türen hat man vorher in einem besonders hierfür aufgemauerten Hause auf der Hauptfeuerwache in Kiel eingehende erfolgreiche Versuche gemacht. Die Öffnungen in den Schotten, durch die die Passagiergänge in den verschiedenen Decks hindurchführen, wurden nach dem besten gegenwärtig existierenden System von feuerfesten Glastüren geschlossen, die einer Temperatur von über 1000° standhalten. Auf der „Vaterland“ sind 39 derartige Türen vorgesehen. Außer den auf diese Weise eingekleideten feuerfesten Eisenschotten wurden ferner in regelmäßigen Abständen neue, feuerfeste Querwände eingebaut, deren Bauart und Material sich aus den erwähnten Versuchen ergeben haben. Auch diese Schotten erhielten die nötigen feuerfesten Türen. Auf sichere Isolierung der Treppenhäuser ist dabei besondere Aufmerksamkeit gewendet worden. Vor und hinter den vom Verkehr der Passagiere am lebhaftesten berührten Haupttreppenhäusern sind



Blick auf die Promenadendecks vom Vorderschiff aus.

feuerfeste, über die ganze Schiffsbreite reichende steinerne Brandwände gezogen, in denen feuerfeste, elegante Glastüren den bequemen Zugang gestatten. Diese Anlage, die den baupolizeilichen Vorschriften für unsere großen modernen Warenhäuser entspricht, bürgt also nach menschlicher Berechnung einerseits für enge örtliche Beschränkung eines Feuers und außerdem für ein sicheres Entkommen der Passagiere aus Rauch- und Feuersgefahr.

Überdies hat man beim Bau der „Vaterland" der Anlage für drahtlose Telegraphie lebhafte Aufmerksamkeit gewidmet. Der neueste Ozeanriese ist mit einer Stationstype ausgerüstet worden, die bisher nur als Landgroßstation sowie auf dem Hapagdampfer „Imperator" verwendet wurde. Die Schiffslänge von 289 Meter gestattet eine Antennenform, deren Kapazität einer Landantenne größerer Dimension gleichkommt. Die Anlage besteht aus drei Sendeapparaten: einer Großstation mit einer Hochfrequenzmaschine (System Arco), einer kleineren Station für den Nahverkehr und einem Notsender. Mit der großen Apparatur kann fast auf dem ganzen Seeweg eine ununterbrochene Verbindung mit dem Festland, zur Hälfte mit Europa, zur andern Hälfte mit Amerika, aufrechterhalten werden. Die kleinere Station dient dem Verkehr unter den Schiffen selbst, wobei nur kleinere Entfernungen bis 600 Kilometer tags und 1200 Kilometer nachts in Frage kommen. Der Notsender tritt in Tätigkeit, wenn aus irgendeinem Grunde die die Primärenergie liefernde Maschine versagen sollte; er wird selbständig von einer Akkumulatorenbatterie aus gespeist. Für die Funkenspruchanlage befinden sich auf Deck vier Räume: einer für den Sender der Hauptstation, ein zweiter für den Empfänger, ein Telegrammannahmeraum und die Kabine des Telegraphisten. Die Orientierung bei unsichtigem Wetter wird auf dem Schiff durch Unterwasserschallsignale, elektrisch angetriebene Lotmaschinen — der jeweilige Tiefgang kann durch eine sinnreiche Vorrichtung auch im Schiffsinnern abgelesen werden —, Lautsprechtelephone und einen am vorderen Mast angebrachten Scheinwerfer, der eine mittlere Lichtintensität von 34 000 Kerzenstärken besitzt und in weitem Umkreis die Wasserfläche zu erhellen vermag, wirksam unterstützt.

Angesichts dieser umfangreichen Schutzmaßnahmen und Sicherheitseinrichtungen des Dampfers wird man ernste Gefahr auf See nicht leicht zu befürchten haben. Sollten trotz aller Vorsicht höhere Gewalten die Fahrgäste irgendwann zwingen, das Schiff auf dem Ozean zu verlassen, so stehen 83 Rettungsboote zur Verfügung, von denen schon 70 ausreichen würden, um sämtliche Personen des vollbesetzten Dampfers aufzunehmen. Bogenlampen, die sowohl durch die Hauptzentrale, wie auch durch eine Notbeleuchtungszentrale Licht empfangen, sorgen für helle Beleuchtung der Zugänge zu den Bootsplätzen, und zwei große Benzinmotorbarkassen wurden nach besonderer Vorschrift gebaut, um die aneinandergekoppelten Rettungsboote auf See zusammenzuhalten und vom Schiffe freizuschleppen.

So wetteifern Schiffbautechnik und Raumkunst, Wirtschaftsbetrieb und Sicherheitsdienst miteinander, um in einwandfreier Weise auf dem Riesendampfer „Vaterland" für das Wohl der Tausende von Fahrgästen zu sorgen, die sich dem Ozeankoloß künftig anvertrauen werden. Und es ist dabei nicht etwa nur die elegante und bequeme Unterkunft in der ersten Kajüte, die ihren Eindruck auf das reisende Publikum nicht verfehlen wird, sondern ebensosehr die dem Wachstum der Schiffsausmaße in jeder Beziehung angepaßte Einrichtung der zweiten und dritten Kajüte sowie des ebenfalls mit großer Sorgfalt bedachten Zwischendecks. Alle Reisenden dieser Fahrklassen genießen ja ohne weiteres schon die zahlreichen Annehmlichkeiten, die durch die Riesengröße des Schiffes gewährleistet werden: die Geräuschlosigkeit der Turbinen, die ruhige Gangart, die umfangreichen Sicherheitseinrichtungen und die günstige Raumeinteilung mit ihren vorteilhaften Licht- und Luftquellen. In der zweiten Kajüte der „Vaterland" reist man heute ebenso elegant wie vor zehn Jahren in der ersten Kajüte irgendeines der damals größten Dampfer der Hamburg-Amerika Linie. Enthält doch diese Klasse einen großen schönen Eßsaal, einen kostbar getäfelten Rauchsalon, ein reizendes, in geschmackvollen Farben möbliertes Damenzimmer und an dem breiten Promenadendeck eine mit den verschiedensten Zander-Apparaten versehene Turnhalle. Die Zeiten, da man Luxus und Bequemlichkeit auf einem Hamburg-New-York-Dampfer im wesentlichen auf die erste Schiffsklasse beschränkte, sind vorüber. Heute bildet auch die Anordnung der Gesellschaftsräume und wohnlichen Kammern, der Küchen, Frisiersalons, Bibliotheken und Kinderzimmer der zweiten Kajüte eine Sehenswürdigkeit. Und noch eine weitere Neuerung verdient betont zu werden. Bisher waren im Zwischendeck die gemeinsamen Schlafsäle (unter Trennung der Unverheirateten und Alleinreisenden nach Geschlechtern) allgemein üblich. Einzelkabinen für Ehepaare usw. gab es nicht. Auf „Imperator" und „Vaterland" findet der Zwischendeckspassagier 2-, 4- und 6bettige Kammern, in denen er wohnen kann, ohne sich von seiner Familie trennen zu müssen. Vorzügliche künstliche und natürliche Lüftungsmöglichkeiten sorgen auch in diesen Räumen für angenehmen, unaufhörlichen Luftwechsel.

Klang und Glanz und Farbigkeit möchte diese junge Regentin des Ozeans über die schäumenden, einförmigen Wasser tragen, Mittlerin möchte sie sein und Helferin auf dem Wege, der rege Mehrung aller Beziehungen zwischen der schwarz-weiß-roten Flagge und dem Sternenbanner zum lockenden Ziel hat. Laßt sie darum unbekümmert ziehen! Sie ist deutsch und stark und hamburgisch, sie fürchtet sich vor niemand und vor nichts. Denn der Wahlspruch der Hapag „Mein Feld die Welt" dient auch der „Vaterland" als Richtschnur.

Kurze Angaben über den Dampfer „Vaterland".

(Nach Stichworten geordnet.)

Alarmanlage: Zur Abgabe des Schottendichtsignals 35 wasserdichte Membranewecker mit Schalmeiglocke und Kontaktgeber; zur Abgabe des Feueralarms etwa 40 wasserdichte Membranewecker mit Kelchglocke und Kontaktgebern. Beide Anlagen auf der Kommandobrücke.

Ankergeschirr: 1 Buganker von 12 Tonnen und 2 Buganker von je 10 Tonnen Gewicht; 1 Stromanker 6 Tonnen; 1 Warpanker 2¼ Tonnen; Ankerketten zusammen 1170 Meter lang; Glieddurchmesser 64, 86, 102 Millimeter. Gesamtgewicht von Anker und Ketten: 227,23 Tonnen.

Aufzüge: 4 Personenaufzüge von je etwa 750 Kilogramm Tragkraft, davon 3 in der I. Kajüte, 1 in der II. Kajüte; 6 Aufzüge für Proviant, Gepäck und Post, davon 1 mit 800 Kilogramm, 3 mit 750 Kilogramm, 2 mit 500 Kilogramm Tragkraft. 5 Speiseaufzüge. Die Personenaufzüge sind mit Stockwerkanzeiger, Notklingelleitung, elektrischer Beleuchtung und Deckenventilatoren versehen und führen durch 6 Decks.

Ausguck: Unterer Ausguck am Fockmast, mit der großen Schiffsglocke und einer durch Luftdruck betriebenen Nebelpfeife verbunden; darüber ein zweiter Ausguck, 55 Meter hoch über dem Wasserspiegel.

Bäder: Außer einem Schwimmbad mit Ruheraum und medizinischen Bädern 166 Wannenbäder und Duschen. Davon 111 Privatwannenbäder und 16 Duschen für Kaiser-, Staats- und Luxuszimmer.

Bauart und Baumaterialien: Der Dampfer ist nach den Vorschriften des Germanischen Lloyds aus weichem, bestem Siemens-Martin-Stahl als Vierschraubenschiff auf geradem Kiel mit geradem, nach vorn ausfallendem Vorsteven, Ruderform-Hintersteven und elliptischem Heck erbaut. Er entspricht in Einrichtung und Ausrüstung den neuesten Vorschriften der deutschen, englischen und amerikanischen Auswanderergesetze, den Vorschriften von Seeberufsgenossenschaft und Seemannsordnung. Er erhielt Plattenkiel mit flachliegendem Schutzkiel, durchlaufende Mittelkielplatte, Doppelboden, wasserdichtes Mittellängsschott und doppelte Außenhaut von Spant 224 bis 293. Schlingerdämpfungstanks nach Frahmschem System. 2 Pfahlmasten mit Ladebäumen.

Baudaten: Von der Werft Blohm & Voß, Hamburg, im September 1911 in Bau genommen, am 3. April 1913 von Kronprinz Rupprecht von Bayern getauft und vom Stapel gelassen.

Beleuchtung: Rund 15000 elektrische Lampen. Außerdem Notbeleuchtung mit Dynamo, der in einem besonderen Raum oberhalb der Wasserlinie aufgestellt ist.

Besatzung: 1234 Mann, darunter 1 Kommodore, 4 Kapitäne, 7 Offiziere, 1 Oberingenieur, 3 erste Ingenieure, 35 Ingenieure und Elektriker, 3 Ärzte, 3 Arztgehilfen, 1 Krankenschwester, 3 Gepäckbeamte, 1 Zahlmeister, 1 Proviantmeister, 4 Zahlmeisterassistenten, 6 Proviantaufseher, 1 Oberfeuerwehrmann und 4 Feuerwehrleute, 3 Telegraphisten, 3 Telephonisten, 1 Stenotypist, 1 Gesellschaftsdame, 1 Bademeister, 1 Buchhändler, 1 Gärtner, 1 Tischler, 1 Masseur, 1 Masseuse. Für Küche und Bedienung u. a. 3 Oberköche, 52 Köche, 350 Stewards, 5 Konditoren, 36 Kellner (für den Restaurantbetrieb), 4 Fahrstuhlwärter, 11 Pagen. Für die Kessel: 12 Oberheizer, 2 Storekeeper, 15 Schmierer, 187 Heizer, 189 Trimmer u. a.

Bibliothek: 2700 Bände (deutsch, englisch, französisch); 70 Bände Musikalien.

Decks: 5 durchlaufende Stahldecks, 1 partielles Raumdeck im Vor- und Hinterschiff und ein zweites partielles Raumdeck im Vorschiff. Die Decks sind durch Buchstaben bezeichnet. Über dem I. Deck noch 4 weitere Decks: Brückendeck, unteres Promenadendeck, oberes Promenadendeck, Bootsdeck.

Drahtlose Telegraphie: Station auf dem Bootsdeck. 3 Sendeapparaturen: 1 Großstation, die fast ununterbrochene Verbindung mit dem Festlande gestattet; eine kleine Station für Entfernungen bis 600 Kilometer tags und 1200 Kilometer nachts und ein Notsender, der selbständig von der Akkumulatorenbatterie gespeist wird. 6 Antennen. 3 Telegraphisten.

Druckerei: Auf dem Bootsdeck; für den Nachrichtendienst und die Herstellung von Speisekarten, Programmen usw.

Dunkelkammer: Auf dem Bootsdeck; mit Fayence-Spülbecken und Frischwasserleitung. Beleuchtung weiß, rubinrot, gelb. Platteneinlegekammer: auf dem C-Deck (unterem Promenadendeck).

Elektrizität: Für Beleuchtung, Ventilation, Aufzüge, Winden, Drehkräne (Gepäckübernahme), Wirtschaftsmaschinen in den Küchen, Anrichten, Aufwaschräume usw. Für Klingelanlagen in Salons, Zimmer I. und II. Kajüte, Offiziersräume, Küchenbetrieb usw. Alarmklingelanlage zur Alarmierung der Besatzung. Klingelanlage für Feuerschutz. Elektrische Uhrenanlage mit Hauptuhr auf der Brücke. Für Funkentelegraphie-, Maschinentelegraphie-, Heizraumtelegraphen-, Deck- und Anker-Telegraphenanlage. Telephone für Navigations- (Lautsprechtelephone) und Wirtschaftszwecke. Für Signalwesen (Scheinwerfer, Sirenen usw.). Für Heizung sämtlicher Zimmer I. Kajüte. Den elektrischen Strom erzeugen 5 Turbodynamos im mittschiffs gelegenen Turboraum und ein durch Benzin angetriebener Dynamo für Notbeleuchtung (Treppen, Ausgänge der Passagier-, Maschinen- und Mannschaftsräume, Bootsdeck). Von den 5 ersten besitzt jeder einzelne bei 110 Volt Spannung 2500 Ampere Stromstärke, der letztere weist eine Stromstärke von 100 Ampere auf und speist außer der Notbeleuchtung die gesamten Kommandoelemente und die Apparate für drahtlose Telegraphie. Außer dem Strom für die Beleuchtung liefern die Dynamos die Triebkraft für Motoren von insgesamt etwa 850 Pferdestärken.

Feuerschutz: Verkleidung der Rauchschotten mit Sterchamolplatten; feuerfeste Türen und Wände in den Gängen. Außer den üblichen Dampfspritzen, Strahlrohren, Schlauchleitungen und Verschraubungen besondere Schutzmaßnahmen, z. B. Rich-Apparate mit Kohlensäure gespeist, Dräger-Apparate und Königsche Rauchhelme, selbsttätige Feuerlöscheinrichtungen in den Mannschaftsräumen (Grinnel-Sprinkler). Im Offiziershause Feuerwache mit 5 Feuerwehrleuten. Dort zentralisiert sich auch die automatisch auf eine bestimmte Meldetemperatur eingestellte elektrische Feuermeldeanlage (Schöppen und Siemens & Halske). Feuermelder in sämtlichen Schiffsräumen. In den Gängen Handfeuerlöschapparate.

Gewichte: Ablaufsgewicht des Schiffes über 31 Millionen Kilogramm. Gewicht des Schiffskörpers ohne Maschinen, Kessel und Ladung 40 Millionen Kilogramm. Zur Verarbeitung gelangten 34½ Millionen Kilogramm gewalzter Stahl, 2 Millionen Kilogramm Gußstahl, 2 Millionen Kilogramm Gußeisen, 1 Million Kilogramm Kupfer, 6½ Millionen Kilogramm Holz. Gewicht des Ruders 126000 Kilogramm.

Größe: Länge über alles 289,564 Meter, Breite 30,478 Meter, Tiefe bis Seite Bootsdeck 31 Meter, Tiefgang beladen 11,30 Meter, Höhe des Schiffes von der Spitze der Lademasten bis zum Kiel 76 Meter, Höhe der Schornsteine über dem Kiel 56 Meter, Höhe der Kommandobrücke über dem Kiel 40 Meter. Durchmesser der Schornsteine in der Längsachse 9 Meter, in der Querachse 5,50 Meter. Ladefähigkeit des Schiffes etwa 12000 Tonnen, Wasserverdrängung bei voller Beladung 61000 Tonnen, Rauminhalt etwa 55000 Brutto-Registertonnen.

Vaterland am Landungsplatz in Cuxhaven.

Haupttreppenhaus: Durch 6 Stockwerke, vom II. Deck bis zum Bootsdeck. Im Treppenhause (ausgeführt von A. Bembé, Mainz) befinden sich Oberstewardbureau, Zahlmeisterbureau, Auskunftsbureau, Gepäckbureau, Verkaufsläden mit Blumen, Konfitüren, Büchern, Zigarren; Telephonzentrale, Sprech- und Wartezimmer des Arztes, Apotheke, 2 Personenaufzüge.

Kabinen: I. Klasse: 752 feste Metallbetten einschließlich Dienerbetten und entsprechende Sofabetten. 2 Kaisersuiten, 10 Staatszimmer, bestehend aus Salon, Schlafzimmer, Bad (mit W. C. und Dusche) und Kofferraum. Die Zimmer der I. Klasse sind über 5 Decks verteilt, vom oberen Promenadendeck bis zum II. Deck. II. Klasse: 330 feste Betten, 205 Sofabetten, 19 Kinderbetten. Die Kabinen II. Klasse befinden sich auf dem unteren Promenadendeck, I., II., III. und IV. Deck. III. Klasse: 850 feste Betten auf dem II., III. und IV. Deck. Für die Zwischendeckspassagiere sind außer den allgemeinen Schlafräumen Kammern für 2, 4 und 6 Personen verfügbar.

Kaiserzimmer: Vornehmste Zimmer des Dampfers, zwei Fluchten an Back- und Steuerbord, gelegen auf dem C-Deck, bestehend aus je 1 Salon nebst Veranda, 2 Schlafzimmern, 3 Bädern mit Toiletten und Duschen, Kofferraum. Die elegante Einrichtung ist ausgeführt von J. D. Heymann, Hamburg, und Fittje & Michahelles, Hamburg.

Kohlen: Feste, seitlich und vor den Kesseln eingebaute Kohlenbunker, die etwa 9000 Tonnen Kohlen fassen; 52 in der Außenhaut angebrachte Kohlenschütten für den Hauptbunker.

Kompaß: 2 Anschützsche Kreiselkompasse (Mutterkompasse) mittschiffs mit je 2 Tochterkompassen auf der Kommandobrücke. 30000 Umdrehungen in der Minute.

Küchen: 8 Küchen, getrennt für alle Klassen. Auf dem Bootsdeck besondere Küche für Restaurant mit Schlachterei, Konditorei usw., Kühlanlage und Aufzug. Die Küchen I. und II. Klasse nebeneinander zwischen den Speisesälen. Große doppelseitige Tafelherde, zahlreiche Bratöfen, Etagenbratöfen, Grillöfen, Wärmeschränke, die gleichzeitig als Anrichten dienen und zum Teil mit Bainmarie versehen sind, Dampfkochkessel zu je 200 Liter Inhalt. Küchen für die III. Klasse hinten auf dem I. Deck, für IV. Klasse, Mannschaften und Israeliten vorn auf dem Brückendeck. In sämtlichen Küchen Dampfkochtöpfe und Kochherde. An die Küchen angegliedert sind: 1 große Schlachterei mit eigenen Kühlräumen, 2 große Bäckereien, Konditorei, Pantries, Aufwaschräume mit Geschirr- und Silberschränken, Anrichten, Tellerwärmern, elektrisch betriebenen Tellerwasch- und Messerputzmaschinen, elektrischen Eierkochern und Kartoffelschälmaschinen, Kaffee- und Teemaschinen, besonderen Milch- und Schokoladekochern, Entkorkmaschinen, Heißwasserkesseln, Wasserfiltern usw. Große Bars und Pantries für Getränke befinden sich auch neben den Salons, wie Rauchzimmer, Halle usw. Lagerräume für Schiffswäsche in I., II. und III. Klasse getrennt.

Kühlräume: Für Schiffsproviant u. a.: Räume für Fleisch, Geflügel, Speiseeis, Roheis, Eier, Obst, Gemüse, Blumen, Käse, Bier, Fische. Für Ladung, für Wirtschaftsräume, für Trinkwasser I., II. und III. Klasse. Für Restaurantbetrieb dieselben Kühlräume wie oben.

Ladefähigkeit: Bei mittlerem Tiefgang von 37 Fuß 12000 Tonnen.

Ladebäume: Am Fockmast 6 Ladebäume, davon 2 für 3-Tonnen-Lasten und 4 für 6-Tonnen-Lasten. Am Großmast 7 Ladebäume, davon 5 für 3-Tonnen-Lasten und 2 für 6-Tonnen-Lasten. An 2 Ladepfosten bei Luke 3 zusammen 4 Bäume zu je 3 Tonnen; an 2 Ladepfosten bei Luke 4 zusammen 2 Bäume zu je 3 Tonnen.

Hartung & Co. m. b. H., Hamburg.